

OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE INDUSTRIA, TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y SOSTENIBILIDAD

4009

RESOLUCIÓN de 26 de agosto de 2025, del director de Administración Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental para el Proyecto de actualización del estudio informativo de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalzana.

ANTECEDENTES DE HECHO

Mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial del País Vasco n.º 247, de 20 de diciembre de 2024, el Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco sometió al trámite de información pública el proyecto de Actualización del Estudio Informativo de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalzana y su correspondiente estudio de impacto ambiental, conforme a lo indicado en el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en orden a la presentación de cuantas alegaciones se estimarán oportunas.

Una vez culminado el trámite de información pública, la Delegación Territorial de Administración Industrial de Álava del Gobierno Vasco hace constar que se han recibido 8 alegaciones.

Asimismo, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 37 de la citada Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el Departamento de Planificación Territorial Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco consultó a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, con el resultado que obra en el expediente.

Con fecha 13 de mayo de 2025 el Departamento de Planificación Territorial Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco completó ante la Dirección de Administración Ambiental la solicitud para la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de Actualización del Estudio Informativo de la Ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalzana (en adelante, el Proyecto), de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, así como en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La solicitud contiene la siguiente documentación:

- «Actualización del Estudio Informativo de la Ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalzana», redactado por CAF Turnkey & Engineering y fechado en diciembre 2024.
- Anejo 15 del documento de «Actualización del Estudio Informativo de la Ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalzana»: Estudio de Impacto Ambiental, redactado por Aialur S.L. y CAF Turnkey & Engineering.
- Documentación relativa al resultado de la información pública efectuada.
- Documentación relativa al resultado del trámite de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y en el artículo 60 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, constituye el objeto de las mismas establecer las bases que deben regir la

evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, con el fin de garantizar un elevado nivel de protección ambiental y de promover un desarrollo sostenible.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 76.2 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, serán objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada los proyectos públicos o privados enumerados en el Anexo II.E. El proyecto de Actualización del Estudio Informativo de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana se encuentra dentro del Anexo II.E, Grupo E7.– Proyectos de infraestructuras, 7.f) «Tranvías, metros aéreos y subterráneos, líneas suspendidas o líneas similares, que sirvan exclusiva o principalmente para el transporte de pasajeras y de pasajeros.». Así mismo, dada la ubicación de algunas de las actuaciones del Proyecto en zona periférica de protección de la ZEC-ZEPA Salburua (ES2110014), el Proyecto puede encuadrarse en el supuesto 3 del Anexo II.E relativo a «Otros proyectos, distintos a los del Anexo II.D, cuando, de forma directa o indirecta, solos o en combinación con otros planes, programas o proyectos, puedan afectar de forma apreciable a alguno de los espacios protegidos o que gocen de un régimen de protección, de conformidad con la normativa de conservación del patrimonio natural».

Sin embargo, el promotor solicita iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria. En este sentido, se debe señalar que de acuerdo con el epígrafe 4 del Anexo II.D. de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, «Serán objeto de una evaluación de impacto ambiental ordinaria los siguientes proyectos: 4.– Otros proyectos recogidos en el Anexo II.E, (...) a solicitud del promotor o la promotora.»

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 35 y siguientes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el Departamento de Planificación Territorial Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco, como órgano sustantivo, ha dispuesto lo necesario para llevar a cabo el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto, mediante la incorporación al expediente de un estudio de impacto ambiental, mediante la celebración de la información pública y mediante la participación en el procedimiento de consultas a las administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas.

Examinada la documentación técnica y los informes que se hallan en el expediente de evaluación ambiental del proyecto, y a la vista de que el estudio de impacto ambiental resulta correcto y se ajusta a los aspectos previstos en la normativa en vigor, la Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco, órgano competente de acuerdo con el Decreto 410/2024, de 3 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento Industria, Transición Energética y Sostenibilidad, procede a dictar la presente declaración de impacto ambiental.

Vistos la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el Decreto 410/2024, de 3 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento Industria, Transición Energética y Sostenibilidad, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público y demás normativa de aplicación,

RESUELVO:

Primero.– Formular, a los solos efectos ambientales, la presente declaración de impacto ambiental para el Proyecto de Actualización del Estudio Informativo de la ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana.

El proyecto define las actuaciones necesarias para la prolongación del tranvía de Vitoria-Gasteiz hasta el barrio de Zabalgana, mejorando la conexión de este barrio, el más poblado del municipio, con el centro de la ciudad, y con la red actual y prevista del tranvía de Vitoria-Gasteiz. El tranvía vertebrará el eje Este-Oeste de la ciudad con un punto de conexión con el resto de las líneas en la parada de Lovaina. El proyecto contempla, así mismo, la construcción de nuevas cocheras en una parcela municipal situada en Betoño, contigua a las instalaciones deportivas, puesto que el aumento de la flota de vehículos requerida para la ampliación supera la capacidad de las cocheras existente.

El nuevo trazado conecta el barrio de Zabalgana, al oeste de la ciudad, con la parada de Lovaina, en el centro, prestando servicio a los barrios de Zabalgana, Ariznabarra, San Martín y Lovaina. Las calles por las que discurre el trazado son: Plaza Lovaina, Calle Adriano VI, Calle Bustinzuri, Calle Pintor Teodoro Dublang, Calle Valentin de Berriotxo, Avenida de Zabalgana, Avenida de los Derechos Humanos, Avenida de Iruña Veleia, y Avenida Reina Sofía.

El número total de paradas proyectadas es de 11, de las cuales 5 se encuentran en el tramo común, 2 en el ramal de Aldaia y 4 en el ramal de Mariturri. La distancia media entre paradas es de 556 metros. El ramal de acceso a cocheras dispondrá también de una parada.

El tipo de parada que se empleará sigue el modelo empleado en el tramo actualmente en explotación. Se utilizan dos tipos de paradas: de andén lateral y de andén central, adaptadas a los nuevos vehículos de 7 módulos, con una longitud de 42 metros. Adicionalmente, se dispondrán dos rampas en cada extremo de 5 m, permitiendo dotar de accesibilidad a todas las paradas del vehículo.

Con el objetivo de ofrecer unos niveles de confort adecuado, para proteger a los usuarios de las inclemencias del tiempo en las paradas, se disponen marquesinas de acero inoxidable y vidrio sobre bancos y apoyos isquiáticos también de acero inoxidable y vidrio.

La frecuencia de explotación de los trenes es de 15 minutos en los ramales y de 7,5 minutos en el tramo común.

Se proyectan dos subestaciones eléctricas enterradas: una en la calle Bustinzuri, en la zona hormigonada contigua a la pista de baloncesto del Parque de San Martín, y otra en la rotonda de la intersección de la Avenida de los Derechos Humanos con Avenida Reina Sofía.

Para la ejecución del trazado se mantiene el nivel de la calle actual, por lo que las excavaciones se consideran mínimas; respecto de las nuevas cocheras, la explanación se ha planteado a la cota constante de 512 metros, que es la cota a la que el trazado tranviario accede a la parcela.

Las necesidades de suelo para el trazado y las nuevas cocheras, en los distintos tramos en los que se divide, abarca las siguientes superficies:

- Trazado tronco común (subtramo 1.1-1.9): 64.888,3 m².
- Trazado ramal Mariturri (subtramo 2.1-2.2): 30.252,24 m².
- Trazado ramal Aldaia (subtramo 3.1-3.2): 22.647,11m².
- Trazado ramal cocheras (subtramo 1.1-1.2): 9.637,92 m².
- Exterior parcela cocheras: 1958,3m².
- Interior parcela cocheras: 21.435,65m².

Se establecen cuatro parcelas para las instalaciones auxiliares de obra del trazado tranviario y una para las obras de las nuevas cocheras.

- Zona 1: la parcela consta de un área aproximada de 5.900 m², que se propone que se ocupe en su totalidad.
- Zona 2: la parcela consta de 12.900 m², de los cuales se prevé una ocupación de aproximadamente 4.700 m², en la zona sur de esta.
- Zona 3: la parcela consta de un área aproximada de 5.300 m², que se propone que se ocupe en su totalidad.
- Zona 4: la parcela consta de un área aproximada de 3.400 m², que se propone que se ocupe en su totalidad.

Las instalaciones auxiliares en la parcela de cocheras se situarán adyacentes a la localización del aparcamiento del edificio.

Los movimientos de tierras previstos por el proyecto ascienden a:

- Tronco común (subtramo 1.1-1.9): 22.123,47 m³.
- Ramal Mariturri (subtramo 2.1-2.2): 9.607,92 m³.
- Ramal Aldaia (subtramo 3.1-3.2): 7.306,27 m³.
- Ramal cocheras (subtramo 1.1-1.2) 3.179,55 m³.
- Exterior parcela cocheras: 687,72 m³.
- Interior parcela cocheras: 29.405,14m³.

La explanación para la ubicación de las cocheras se ha planteado a la cota constante de 512 metros, que es la cota a la que el trazado tranviario accede a la parcela. Se han considerado taludes de pendiente 2H:1V tanto en desmonte como en terraplén. Del volumen total de desmonte, casi su totalidad (8249,72 m³) corresponde a los 40 cm de limpieza/desbroce de la capa vegetal existente en la parcela. Como la mayor parte del desmonte es esta capa vegetal, se concluye que el terreno excavado se mandará directamente a vertedero, en este caso al Vertedero Municipal de Gardelegi (Vitoria-Gasteiz), utilizando de ruta la calle del Paseo de los Humedales, porque es una avenida grande con poco tráfico, y que las tierras necesarias para los terraplenes se obtendrán de aportación exterior de la cantera más próxima. Un porcentaje de la tierra excavada será reutilizada o aprovechada durante la fase de obras.

Para la construcción de las nuevas cocheras no se prevén excavaciones de más de 1 metro de profundidad desde la rasante existente. La única excavación será la del foso para realizar reparaciones de urgencia en el material rodante, no previéndose que esta excavación llegue a los 3 metros, que es donde se encuentra el nivel freático.

Respecto de los sobrantes, el material vegetal que se retira será llevado al Vertedero Municipal de Gardelegi (Vitoria-Gasteiz), utilizando de ruta la calle del Paseo de los Humedales, avenida grande y con poco tráfico.

El cruce del trazado con cauces (arroyo Perretxin y arroyo Ali) se producirá a través de puentes existentes en calles urbanizadas del barrio de Zabalgana.

Durante la fase de construcción se estima la generación del siguiente volumen de residuos, según su tipo: 17 01 01 Hormigón: 28.005,88Tn; 17 01 03 Tejas y materiales cerámicos: 13.295,21Tn; 17 02 02 Plástico: 23,70Tn; 17 03 02 Mezclas bituminosas: 27.213,32Tn; 17 04 07 Metales mezclados 42,50Tn; 17 05 04 Tierras y rocas no contaminadas: 69.734,01Tn; 17 02 01 Madera: 13,61Tn. Se generarán otros residuos como otros residuos de construcción y demolición, mezcla de residuos municipales y residuos de silvicultura. De acuerdo con la documentación aportada, estos datos son estimativos, siendo que durante la elaboración del proyecto de construcción será necesario realizar un estudio específico de la gestión de los residuos generados durante la construcción del tranvía.

Para la gestión de los residuos sólidos generados durante las obras (maderas, plástico, papel, etc.), se instalarán puntos limpios, distribuidos por el parque de maquinaria. Se entiende por puntos limpios aquellas zonas de almacenamiento temporal de residuos, desechos, aguas sucias o similares. Los puntos limpios serán diseñados acordes con el objetivo de un almacenamiento selectivo y seguro de materiales sobrantes y aguas residuales. Existirá un servicio de recogida periódico y selectivo a cargo de una empresa certificada como Gestor de Residuos autorizado.

No se prevén nuevos depósitos de sobrantes para este proyecto.

Por otra parte, durante la fase de obras se prevé la generación de ruido a causa de los movimientos de tierra y cimentación, así como el montaje de los equipos e instalaciones. De acuerdo con la documentación aportada, los equipos técnicos previstos cuyas características o potencia pueden suponer un mayor perjuicio ambiental son: lumínico de ruedas (106,1 Law (dBA), martillo neumático (111,5 Law (dBA), Compresor 100 Law (dBA), Camión grúa 104,5 Law (dBA), excavadora hidráulica con martillo 106,1 Law (dBA), camión volquete 110,1 Law (dBA) y motovolquete 103,3 Law (dBA). Durante la fase de funcionamiento, las fuentes de ruido se prevén sean a causa del paso del tranvía y la actividad en cocheras (talleres y zona de lavado).

Las nuevas cocheras en la parcela de Betoño se proyectan con una capacidad mínima de 22 tranvías de 45 metros de longitud. La edificación vinculada a las nuevas cocheras contará con materiales para la envolvente coherente con lo que dispone la normativa del CTE-HE en relación al ahorro de energía. En el diseño propuesto, la fachada del edificio está delimitada en la zona inferior por un muro de bloques de hormigón de 2,20 m de altura que protege al edificio de posibles impactos. En este muro de hormigón se sitúan los diferentes accesos al edificio. Sobre este muro de bloques de hormigón se coloca una subestructura de acero de correas horizontales que se ancla a la estructura principal del edificio. Esta subestructura soporta la fachada principal del edificio que está formada por un sistema de paneles sándwich alternado con paneles de policarbonato en las zonas específicas donde se requiere luz natural.

Los paneles sándwich ofrecen un buen equilibrio entre el coste y el aislamiento térmico requerido, pero no permiten la entrada de luz natural al edificio. Esto se resuelve con la introducción de paneles de policarbonato translúcido en la fachada que ofrecen una luz natural constante e indirecta. Este sistema de fachada ligera ofrece, además, una buena protección a la intemperie, una resistencia alta al impacto y es antivandálica. La posición de los paneles de policarbonato en la fachada se ha estudiado para alcanzar, como mínimo, un 40 % de la superficie de la fachada del edificio y, así, garantizar la entrada de luz natural homogénea durante las horas de trabajo.

En el estudio geotécnico, y a partir de los resultados de la campaña geotécnica recogidos en el mismo, se recomienda la cimentación con zapatas superficiales o losas en el nivel de arcillas aluviales. De acuerdo con lo anterior, las cimentaciones propuestas para los edificios que componen las cocheras son a base de zapatas aisladas, de 1,5x1,5 m de base y 0,4 m de altura.

El edificio de lavado de las nuevas cocheras estará completamente cerrado una vez termine el servicio. Por lo tanto, podrá servir también como punto de estacionamiento nocturno, ampliándose la capacidad de las cocheras a 23 tranvías. Las nuevas cocheras incluyen: zona de estacionamiento de vehículos/nave de cocheras, edificio de lavado exterior y recarga de arena, almacenes (productos y utensilios de limpieza y recambios de tranvía, cuarto de almacén de residuos, cuartos de instalaciones técnicas, vestuarios, baños y oficinas) y playa de vías.

En una de las vías de acceso a cocheras se colocará el edificio que incluye el sistema de recarga de arena y la máquina de lavado exterior de las unidades. El distribuidor de arena tiene la función de rellenar los areneros embarcados en los tranvías. Cada punto de arena dispondrá de una capacidad de 90 litros, que corresponde aproximadamente al volumen usado en rellenar dos areneros embarcados. Los puntos de arena se equiparán con brazos orientables que permitan a cada punto atacar dos areneros embarcados del material móvil. El distribuidor de arena estará formado por: 1 silo de arena, 1 depósito de expedición, Cañerías de distribución, 4 puntos de arena y 1 canalización de aire a presión desde la central de aire comprimido de las cocheras.

El agua del lavado exterior de las unidades se recogerá en una arqueta conectada a un pozo de recogida de agua con un sistema separador de fangos y grasas. La instalación dispondrá de un sistema de reciclado de agua que permita la reutilización del agua en futuros lavados. Un sistema de pantalla de protección permitirá reducir el ruido emitido por la máquina e impedir las proyecciones de agua.

No está previsto que se realicen tareas de mantenimiento de material rodante en las nuevas cocheras, pero sí se podrá realizar alguna reparación o recambio menor. Para ello, se ha previsto una entrada a través del almacén que accede directamente a la nave de cocheras, con conexión directa a la zona de pasarelas y foso. Las cocheras no disponen de sistemas de aspiración ni cabinas de pintura.

Los procesos que puedan generar residuos, aguas residuales y/o emisiones en las nuevas cocheras son: el llenado de arena, el lavado de tranvías, reparaciones de urgencia en material rodante, limpieza y mantenimiento de instalaciones, actividades de oficina, el uso de instalaciones como vestuarios, servicios, oficinas, etc., tráfico procedente de mercancías y transporte de residuos y tráfico procedente de vehículos privados (empleados).

Para la recogida, almacenamiento y gestión de residuos se prevé una zona en la que se podrá separar y almacenar los residuos. Este espacio tendrá acceso directo desde la calle para permitir la fácil retirada de los mismos.

Las aguas residuales generadas en las instalaciones de las nuevas cocheras se corresponden con aguas de procesos industriales, aguas sanitarias y aguas pluviales, las cuales vierten a red de saneamiento. Se propone la instalación de un sistema de recuperación de agua pluvial para ser utilizada en el lavado de los tranvías. El sistema consiste en filtrar el agua de lluvia captada en una superficie determinada, generalmente el tejado o azotea, y almacenarla en un depósito. Después el agua tratada se distribuye a través de un circuito hidráulico independiente de la red de agua potable. La recuperación de aguas pluviales consiste en utilizar las cubiertas de los edificios como captadores. De este modo, el agua se recoge mediante canalones o sumideros en cubierta, se conduce a través de bajantes, para almacenarse finalmente en un depósito enterrado. A la entrada del depósito se coloca un filtro para evitar suciedades y elementos no deseados, como hojas. Este depósito se dimensiona en función de los usos acordados, la superficie de la cubierta y la pluviometría de la zona.

La actividad a realizar en las nuevas cocheras implicará el uso de productos químicos para la limpieza de las instalaciones y para el lavado de los tranvías. Los productos químicos y baterías, así como otros residuos peligrosos, se almacenarán por un máximo de 6 meses, de acuerdo a la legislación vigente, y se eliminarán mediante gestor autorizado.

Por otra parte, el proceso de lavado de los tranvías generará ruido. Además, el proceso de lavado se realizará por las noches, aproximadamente de 23.00 a 06.00 y, por lo tanto, se prevé activar la iluminación durante este período de tiempo.

El sistema de drenaje proyectado para la parcela de Cocheras consiste en cunetas tipo rigola que recoge el agua a evacuar de la solera. En la playa de vías, se vierte el agua a dicha cuneta perimetral en su borde exterior, y hacia una cuneta tipo caz en su borde interior. En la entrada al edificio se dispone de una canaleta de rejilla para evitar la entrada de agua al edificio desde la playa de vías.

El drenaje de la cubierta del edificio se lleva a cabo a través de una red de canalones situados longitudinalmente a los dientes de sierra. A lo largo del canalón se dispone una serie de sumideros conectados a una red colgada de cubierta de tuberías de polietileno. Se dispone una bajante en la nave, conectada a una arqueta de 2 m³ de capacidad, en las que se realiza la transición entre tubería a sección llena, y tubería parcialmente llena. El agua recogida en esta arqueta es dirigida a un depósito enterrado que servirá para abastecer de agua a la máquina de lavado. El caudal de estos sistemas de drenaje se evacúa por la red de drenaje de la parcela que a su vez acomete a la red Municipal de pluviales situada en la calle Elgoibar.

La duración estimada para construcción de la extensión del tranvía a Zabalgana es de 750 días, y 520 para la construcción de las cocheras.

En relación con las alternativas, la documentación aportada aborda la alternativa 0 o de «no realización del proyecto», y hace referencia a análisis de alternativas previos en relación con el trazado y la localización de las nuevas cocheras; adicionalmente, el estudio de impacto ambiental aborda tres alternativas de ordenación dentro de la parcela elegida para cocheras.

La alternativa 0 se descarta a la luz de las políticas gubernamentales, tanto territoriales, autonómicas y estatales, como las derivadas de la Unión Europea, en tema de transporte y sostenibilidad.

Para la ampliación del trazado a Zabalgana en fases previas se estudiaron siete alternativas comparadas con indicadores de coste de inversión, demanda de viajeros, operación tranviaria, integración urbana, impacto ambiental y afecciones al tráfico. El estudio de impacto ambiental señala que las diferencias entre las alternativas son mínimas, siendo que todas ellas se localizan en zonas totalmente urbanizadas. La alternativa mejor posicionada, y elegida para el desarrollo del proyecto, resultó ser la denominada «alterativa K», la cual se presentó en el Boletín oficial 24 de marzo de 2023, donde se respondía a las alegaciones presentadas por la Resolución del 18 de octubre de 2022 correspondiente al Estudio Informativo previo. Como principales ventajas de esta alternativa se referencian su menor afección al tráfico y operación tranviaria si bien se apunta que podría entrar en conflicto con la futura red ferroviaria de alta velocidad.

Para la ubicación de las nuevas cocheras, inicialmente se analizaron 6 localizaciones diferentes: Alternativa A: Parcela sur de Mercedes, Alternativa B: Parcelas Mariturri, Alternativa C: Parcela URSSA y aledañas, Alternativa D: Parcela al sur de URSSA, Alternativa E: Parcela Aretxabaleta, al sur de la calle Barrundia y Alternativa F: Parcela Betoño, oeste de Salburua.

Tras la primera criba, se mantuvieron las alternativas F: Parcela Betoño, oeste de Salburua y E: Parcela Aretxabaleta. En una siguiente fase, la parcela de Aretxabaleta se descartó por el inte-

rés del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz en preservar el suelo agrícola y de potenciar un parque agrario en los bordes de la ciudad, así como de gestionar adecuadamente los desplazamientos urbanos diarios y no aumentar su densidad en la zona sur de Vitoria-Gasteiz. De esta manera, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz dejó como opción posible la parcela de Betoño (Alternativa F) para acoger el edificio de cocheras. Esta decisión no tuvo en cuenta el impacto medioambiental que el edificio de cocheras pudiera causar en esta localización.

El Anejo 1. Estudio Alternativas del estudio de impacto ambiental incluye un análisis de tres diferentes opciones de implantación de las cocheras en Betoño teniendo en cuenta criterios similares a los considerados para analizar las alternativas del trazado de Zabalgana, esto es: coste de inversión, operación tranviaria, integración urbana, impacto ambiental y accesibilidad de las cocheras. Descartada la alternativa 1 por obtener una puntuación final muy inferior a las alternativas 2 y 3, la documentación procede a realizar un análisis ambiental multicriterio de las alternativas 2 y 3 teniendo en cuenta los siguientes criterios: superficie de parcela ocupada (m²), zona de vegetación arbolada con zanja en zona norte de la parcela conservada (si/no), distancia del túnel de lavado al humedal de Salburua (m), y cantidad de arbolado viario afectado (ml). Como resultado del análisis multicriterio, la alternativa 2 resulta la más favorable, sin embargo, se desarrolla la alternativa 3 por tener una mayor puntuación en el contexto global del proyecto (mayor aprovechamiento de los espacios y mejor accesibilidad a la parcela). El estudio de impacto ambiental señala, en relación con la ZEC/ZEPA Salburua y los criterios «Superficie de parcela ocupada» y «Zona de vegetación arbolada con zanja en zona norte de la parcela conservada» del análisis multicriterio, que en ambas alternativas (alternativas 2 y 3) se propone la eliminación de vegetación autóctona, pero en la alternativa 2 se respeta la zona de mayor valor ecológico de la zona norte, en comparación con la alternativa 3. Además, respecto al criterio «Distancia del túnel de lavado al humedal de Salburua» el estudio de impacto ambiental señala que en ambas alternativas se generará un impacto acústico y lumínico, pero en el caso de la alternativa 2 existe una mayor distancia del túnel de lavado al humedal. En cuanto a la relación del proyecto en la parcela de Betoño con el subsistema hídrico y acuífero cuaternario de Vitoria, el estudio de impacto ambiental indica que no se prevén excavaciones en la parcela mayores a 1 metro de profundidad por lo que no se esperan afecciones al sistema hídrico del acuífero de Vitoria, y que se pondrán todas las medidas necesarias para evitar cualquier tipo de contaminación en el acuífero.

Segundo.– Fijar las siguientes condiciones para la realización del Proyecto, las cuales son vinculantes de acuerdo con lo especificado en el artículo 78.1 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, de Administración Ambiental de Euskadi:

A) Las condiciones en las que se desarrollará el Proyecto, así como las medidas protectoras y correctoras, serán conformes con la normativa vigente, con lo establecido en los siguientes apartados de esta Resolución y, en lo que no se oponga a lo anterior, de acuerdo con lo previsto en la documentación presentada por el Departamento de Planificación Territorial Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco en esta Dirección de Administración Ambiental del Gobierno Vasco para la evaluación de impacto ambiental del Proyecto.

El procedimiento de evaluación de impacto ambiental de este Proyecto ha tenido en cuenta, además de la documentación técnica presentada por el promotor del proyecto, el contenido de los informes incorporados al expediente en las diferentes fases del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

B) En los supuestos de cambios o ampliaciones del Proyecto resultará de aplicación el régimen de modificaciones recogido en el artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Las modificaciones puntuales del Proyecto que surjan, aunque no lleguen a alcanzar la entidad de las consideradas en el párrafo anterior, deberán justificarse también desde el punto de vista ambiental. El Proyecto deberá recoger las modificaciones que correspondan en el conjunto de medidas protectoras y correctoras, programa de vigilancia ambiental, presupuesto y pliego de condiciones.

C) Aspectos relevantes del procedimiento de evaluación ambiental.

La superficie afectada por el proyecto se corresponde con suelo urbano de la ciudad de Vitoria-Gasteiz. Por una parte, el nuevo trazado tranviario se extiende a lo largo de unos 5,6 km de viario urbano, al que se asociarán 11 paradas, de las cuales 5 se encuentran en el tramo común, 2 en el ramal de Aldaia y 4 en el ramal de Mariturri, más una adicional junto a las nuevas cocheras, y por otra, las nuevas cocheras se sitúan en una parcela urbana 226m x 108m de dimensiones, en zona periférica de protección de la ZEC-ZEPA Salburua (ES2110014).

El ámbito del proyecto se incluye en la Unidad Hidrológica del Zadorra, integrado en la Demarcación Hidrográfica del Ebro. El trazado presenta coincidencias con las regatas Ali y Perretxin, que se verán atravesadas por el trazado sobre puentes de calles ya urbanizadas. Así mismo, se produce un cruce del trazado con el arroyo Zaparadiel o Zabalbide en cobertura a la altura de las confluencias de las calles Avenida-Gasteiz y Adriano VI. Por su parte, las cocheras se sitúan a escasos 50 metros de la balsa de Betoño y del arroyo «sin nombre 12579», que atraviesa la misma, y se incluye en la zona de policía del humedal de Salburua. La balsa de Betoño está integrada en el Humedal de Salburua, reconocido como Humedal de importancia internacional RAMSAR, también incluido en el Registro de Zonas Protegidas del Plan Hidrológico del Ebro. El trazado tranviario entre la parada de Salburua y cocheras coincide con «zonas vulnerables a la contaminación por nitratos» también del Registro de Zonas Protegidas del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Ebro.

Entre la parada de Lovaina y Adriano VI, la parcela destinada a cocheras y el trazado tranviario de conexión entre cocheras y la parada de Salburua, el trazado tranviario coincide con el Sector oriental de la masa de agua subterránea «Aluvial de Vitoria»; las balsas de Salburua, próximas a la parcela de cocheras, constituyen el afloramiento del freático asociado al acuífero cuaternario de Vitoria-Gasteiz. Las actuaciones vinculadas a cocheras y el nuevo trazado tranviario de conexión de estas con la existente parada de Salburua coinciden con una zona de interés hidrogeológico. En su conjunto, tanto la nueva traza tranviaria, como las cocheras, se ubican en terrenos que presentan vulnerabilidad alta a la contaminación de acuíferos.

Las actuaciones que el proyecto contempla desde la plaza Lovaina hasta el barrio de Zabalzana se desarrollan sobre una litología constituida principalmente por alternancia de margocalizas, margas calizas y calcarenitas, de permeabilidad baja por fisuración, mientras que las actuaciones en el ámbito de Salburua coinciden con depósitos superficiales (depósitos aluviales y aluvio coluviales) de permeabilidad media por porosidad. Los terrenos afectados ocupan suelo urbanizado, y, dada la antropización existente, no presentan interés para su aprovechamiento agrario; el PTS Agroforestal excluye estos suelos de su ordenación. En el ámbito no se detecta la presencia de puntos o áreas de interés geológico, si bien cabe mencionar que la parcela destinada a cocheras se ubica próxima al afloramiento del LIG Humedales y cuaternario de Salburua (LIG 79) de interés hidrogeológico.

En el ámbito del proyecto la cartografía de vegetación de Gobierno Vasco identifica superficies urbanas y de baldíos, a las que se asocia una vegetación ruderal nitrófila y, coincidiendo con algunos tramos tranviarios en el barrio de Zabalzana, superficies de cultivos de cereal, patata y

remolacha. De acuerdo con la documentación aportada, el trazado propuesto discurre por zonas urbanas y de infraestructuras siendo que las formaciones naturales se limitan a retazos intercalados en el contexto urbano. Respecto de las superficies coincidentes con «cultivos de cereal, patata y remolacha», se indica que hoy en día se encuentran urbanizadas. Por otra parte, de acuerdo con el estudio de impacto ambiental, ha sido confirmado por el Conservador del Jardín Botánico de Olarizu, que según su cartografía sobre flora amenazada y protegida y sobre hábitats de interés o prioritarios, en la parcela de cocheras de Betoño no hay constancia de la presencia de ninguna población de flora amenazada ni protegida ni ningún hábitat protegido que puedan verse afectados por el proyecto. De acuerdo a un inventario del arbolado de la parcela de Betoño realizado en septiembre de 2024, la parcela está compuesta por vegetación ruderal en su mayoría, tapizada completamente con herbáceas y *Rubus sp* y con presencia de matas dispersas de especies como Rosa canina y *Pyracantha sp*. Presencia puntual de árboles de pequeño porte de especies como *Pyrus sp*, *Fraxinus excelsior* y pies de regeneración de especies de álamo (*Populus sp*). Existen manchas de arbolado de mayor porte, las más significativas por su madurez y potencial acogida de biodiversidad se encuentran en los extremos norte y sur de la parcela. Destaca la zona norte de la parcela, donde existe una vaguada que discurre de este a oeste con presencia de especies ligadas al medio acuático como la espadaña (*Typha sp*), juncos (*Juncus sp*) y sauces (*Salix atrocinerea* y *S. alba*). La única especie exótica invasora detectada en la parcela es la falsa acacia (*Robinia pseudoacacia*), con cinco pies catalogados, todos ellos situados en el extremo sur. Existe presencia de especies exóticas no invasoras, como *Pyracantha sp* o *Laburnum sp*.

Finalmente, la documentación aportada señala que, si bien dentro de la parcela no existen Hábitats de Interés Comunitario, varios se encuentran muy próximos, en el humedal de Salburua, algunos muy susceptibles a una gran degradación en caso de vertidos a las aguas, debido a que constituyen hábitats acuáticos o se encuentran estrechamente ligados a estos; se trata de los HIC 3140 Aguas oligomesotróficas calcáreas con vegetación béntica de *Chara spp* y 7230 Turberas bajas alcalinas.

El área de implantación de las nuevas cocheras es adyacente al humedal de Salburua, que forma parte de la Red Natura 2000 del País Vasco y tiene la doble condición de Zona Especial de Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), de acuerdo con el Decreto 121/2015, de 30 de junio, por el que se designa Zona Especial de Conservación y Zona de Especial Protección para las Aves el lugar Salburua, con sus medidas de conservación. Concretamente, el ámbito coincide con la «Zona Periférica de Protección» de la citada ZEC ES2110014 «Salburua». La zona periférica de protección tiene por objeto prevenir afecciones negativas procedentes del entorno más próximo al humedal y alteraciones en la cantidad y calidad del recurso hídrico de manera que se pueda garantizar la conservación de los hábitats, especies y procesos ecológicos de él dependientes. En esta zona opera el régimen preventivo del artículo 6.3 de la Directiva Hábitat, así como las normas de protección de los documentos de gestión que recaen en dicho ámbito. Las regulaciones, objetivos, directrices y medidas de conservación para este espacio protegido ZEC/ZEPA han sido aprobadas por el Decreto 35/2015, de 17 de marzo y el Acuerdo de Consejo de Diputados 583/2015, de 13 de octubre.

La ubicación de las cocheras contigua al humedal de Salburua constituye el condicionante más significativo del proyecto. Destaca el interés del humedal de Salburua para la fauna, particularmente para la avifauna. La importancia de la avifauna acuática asociada a este humedal ha motivado su consideración como ZEPA, además de su inclusión en la lista RAMSAR de humedales de importancia internacional. Tras el embalse de Ullibarri-Gamboa, la ZEC Salburua es el enclave con mayor número de parejas nidificantes de aves acuáticas en Álava; cabe destacar la función de este espacio como lugar de sedimentación, a nivel de la península ibérica durante la

migración otoñal, del carricerín cejudo (*Acrocephalus paludicola*). Además de la avifauna acuática y del carricerín cejudo (*Acrocephalus paludicola*), entre los elementos clave de conservación en la ZEC/ZEPA se encuentra la población de quirópteros, que incluye varias especies amenazadas, el visón europeo (*Mustela lutreola*), catalogado en peligro de extinción, el avión zapador (*Riparia riparia*), catalogado como vulnerable, la población de galápago leproso (*Mauremys leprosa*), especie catalogada como vulnerable, la rana ágil (*Rana dalmantina*) catalogada como vulnerable, y las poblaciones de insectos con interés para la conservación (coleópteros, entre ellos *Rosalia alpina* y *Lucanus cervus*; odonatos, como *Coenagrion mercuriale* y lepidópteros como *Euphydryas aurinia*). Se trata de especies amenazadas incluidas en el anejo II y/o IV de la Directiva Hábitats.

Por otra parte, el ámbito del proyecto presenta coincidencia puntual en el cruce del trazado tranviario sobre la regata Ali con «área de interés especial» del avión zapador (*Riparia riparia*). Así mismo, las nuevas cocheras se ubican próximas al «área de interés especial» del visón europeo (*Mustela lutreola*) y al «área de intervención prioritaria-Nivel 2» de la tórtola europea (*Streptopelia turtur*), especies que cuentan con sus respectivos Planes de Gestión, y próximas a área de distribución natural del avión zapador (*Riparia riparia*). Además, tanto el área de implantación de cocheras como el trazado tranviario de conexión entre estas y la estación de Salburua y la parada de Cuenca del Deba son coincidentes con Zona de protección para la avifauna declarada por Orden de 6 de mayo de 2016, de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, donde son de aplicación las medidas establecidas contra la colisión y la electrocución en el Real Decreto 1432/2008 de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y electrocución en líneas eléctricas aéreas de alta tensión; concretamente, coincide con el «Sector Salburua» de las Zonas de Protección. Por otra parte, la documentación aportada referencia en la balsa de Betoño la primera cita de reproducción de Espátula común (*Platalea leucorodia*), especie de alto interés de conservación y considerada Vulnerable en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas, en el País Vasco.

En lo relativo al patrimonio cultural, el proyecto no presenta coincidencias con elementos del patrimonio histórico arquitectónico; cabe señalar que próximos al ramal en Mariturri, se ubican las zonas de presunción arqueológica (ZPA) Poblado de Mendibiarte (n.º 6) y Yacimiento de Mariturri (n.º 31), declaradas mediante Resolución de 26 de mayo de 1997, del Viceconsejero de Cultura, Juventud y Deportes, por la que se emite Declaración de Zonas de Presunción Arqueológica de Vitoria-Gasteiz (Álava) (BOPV n.º 129 de 08-07-1997). A su vez, próximo al ramal dirección Jun-diz se identifica la zona de presunción arqueológica propuesta para su declaración, denominada Molino de Arkanolanda (n.º 293).

Desde el punto de vista paisajístico, el ámbito del proyecto se incluye en la cuenca visual Vitoria-Gasteiz y forma parte de un paisaje valorado como muy cotidiano. Si bien el ámbito no presenta valores paisajísticos inventariados o catalogados, la ubicación de cocheras es contigua al Humedal de Salburua, incluido como paisaje sobresaliente en el Catálogo de Paisajes Singulares y Sobresalientes del Territorio Histórico de Álava (2005).

En lo relativo a la situación acústica, la documentación aportada señala la realización de los siguientes estudios acústicos y de vibraciones en el marco del proyecto: Estudio de ruido-Estudio informativo de la extensión del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana. IDOM. 2019 (estudio válido para los tramos 2 y 3), Estudio de vibraciones - Estudio informativo de la extensión del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana. IDOM. 2019. (válido para los tramos 2 y 3), Estudio de impacto acústico de la implantación de las cocheras para las ampliaciones del tranvía de Vitoria-Gasteiz (Ruido y vibraciones). Acustican-Ecoingenia. 2022. (usado de referencia), Estudio de Evaluación Acústica de la ampliación del tranvía desde la estación de Salburua hasta las cocheras (Paseo de los Humedales). CECOR-Acustican. 2024, Estudio Acústico para el Tramo 1 (ampliación del

tranvía desde la plaza Lovaina hasta la avenida de Zabalgana). CECOR-Acustican. 2024, Estudio Acústico ruido generado por las obras de ampliación del tranvía desde la plaza Lovaina hasta la avenida de Zabalgana y desde la estación de Salburua a las cocheras de Betoño. Tramo 1 y Cocheras. CECOR-Acustican. 2024 y Estudio de vibraciones. CECOR-Acustican. 2024. Tramo 1 y Cocheras.

De acuerdo con el Estudio de ruido – Estudio Informativo de la extensión del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana. IDOM. 2019, para la fase de obras existen indicios relevantes de que se producirán incumplimientos de los Objetivos de Calidad Acústica en el entorno de los trabajos del nuevo trazado tranviario debido a la naturaleza urbana del trazado y la tipología de la maquinaria necesaria para su desarrollo. Para la fase de funcionamiento del tranvía, el estudio de impacto ambiental señala, en base a los estudios acústicos realizados, que no se registran superaciones de los Valores Límite de Inmisión de ruido generados por el tranvía para el área acústica, Tipo a; sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, ni, Tipo c; sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos. Adicionalmente, se señala que, en los mapas de ruido obtenidos a partir del modelo de predicción, existen zonas que superan los 50 dBA durante el periodo nocturno. No obstante, según el Mapa Estratégico de Ruido, se observa que en el periodo nocturno las isófonas de ruido actuales superan los 55 dBA a lo largo de todo el trazado de la vía del tranvía. Por lo tanto, se concluye que el nivel de ruido esperado de esta fuente en particular estará enmascarado por las fuentes de ruido de tráfico rodado y no incrementará el nivel de ruido sobre la situación actual, y se concluye que, durante los periodos diurno y vespertino, la isófona de 60 dB(A), y durante el periodo nocturno, la isófona de 50 dB(A), no superan, en términos generales, la línea de edificios de uso residencial.

En relación con la balsa de Betoño, la documentación aportada referencia la superación del OCA para espacios protegidos (entre 50 y 55dBA, cuando el límite es 50dBA) en fase de funcionamiento del proyecto y referencia el Mapa de Ruido del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz que muestra un nivel de ruido ambiental de 50-55dBA ya existente en la zona por lo que considera que el proyecto no debería causar un aumento significativo en los niveles de ruido en la zona. En este sentido, se prevé que el ruido del túnel de lavado sea enmascarado por el ruido ambiental ya existente debido al tráfico de la carretera Paseo de los Humedales, si bien, debido a que los resultados de los análisis acústicos proceden de modelos teóricos, se desconoce con exactitud la extensión de la afección a la balsa de Betoño y la fauna que allí habita.

Finalmente, respecto a vibraciones, se identifica en el ramal de Mariturri una zona residencial localizada en la Calle Iruña-Veleia donde existe la probabilidad de sufrir molestias por vibraciones en fase de obras.

En relación con los riesgos ambientales, el ámbito del proyecto coincide con zonas de vulnerabilidad alta a la contaminación de acuíferos. Por lo demás, el ámbito no presenta riesgo asociado a la inundabilidad ni coincidencias con parcelas incluidas en el Inventario de suelos con actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo; tampoco se detectan riesgos relevantes de erosión, por sismicidad o incendio forestal. El ámbito no se incluye en las bandas de afección vinculadas a vías de alto riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, ni se identifican riesgos derivados de la proximidad de empresas SEVESO.

Los principales efectos derivados del proyecto en fase de obras serán debidos principalmente a los movimientos de tierras, a la construcción de la plataforma tranviaria, andenes e infraestructura asociada, a la adecuación de la urbanización entorno a la nueva traza, a la construcción de la nave de cocheras e instalaciones asociadas, a la ocupación de las zonas auxiliares de obras y al trasiego de maquinaria. De ello se derivarán impactos potenciales sobre la situación acústica, la

calidad atmosférica (emisión de polvo y otros contaminantes a la atmósfera en obras) y el paisaje; a estas afecciones se añaden el consumo de recursos, la generación de residuos, el riesgo de afección a la calidad de las aguas superficiales y subterráneas por vertidos accidentales (cruce del trazado tranviario con cursos fluviales, ubicación de la zona 3 de instalación de obras muy próxima a la regata Perretxin y ejecución de un foso de reparaciones de cocheras en la parcela de Betoño), así como el riesgo de afección al área de interés especial del avión zapador (*Riparia riparia*) en el cruce del trazado con la regata Ali.

La ejecución del proyecto conllevará movimientos de tierras junto a las balsas de Salburua, afloramiento del freático asociado al acuífero cuaternario de Vitoria, por lo que cabe el riesgo de que las excavaciones, principalmente las asociadas a cocheras, causen interacciones con el flujo de agua subterránea. De acuerdo con la documentación aportada, las excavaciones no superarán el metro de profundidad lo que limitará este riesgo. Además, se darán afecciones derivadas de la reubicación de los sobrantes de excavación, cuyo destino se prevé sea el Vertedero Municipal de Gardelegi. Por otra parte, la remoción de los terrenos facilitará, particularmente en la parcela de Betoño, la entrada de especies vegetales invasoras, constituyendo un factor de riesgo de su proliferación.

Respecto de la afección acústica en obras, se esperan incumplimientos de los Objetivos de Calidad Acústica en el entorno de los trabajos del nuevo trazado tranviario debido a la naturaleza urbana del trazado y la tipología de la maquinaria necesaria para su desarrollo.

Las nuevas cocheras y el nuevo trazado tranviario desde la parada existente de Salburua hasta cocheras se desarrollan en «Zona Periférica de Protección» de la ZEC ES2110014 «Salburua» de la Red Natura 2000 y las cocheras se ubican muy próximos (unos 50 m) al límite de la ZEC/ZEPA, por lo que el proyecto podría llegar a tener efectos directos y/o indirectos sobre los hábitats o especies objeto de conservación de este espacio protegido. A las afecciones previsibles en obra hay que añadir las afecciones que deriven del uso de las instalaciones durante su vida útil, particularmente en lo relativo al funcionamiento de las cocheras (lavado de tranvías, almacenamiento de residuos etc.) y su afección al acuíferos y, consecuentemente, a las comunidades vegetales y faunísticas ligadas al humedal; además, deben tenerse en cuenta las emisiones de ruido derivadas de la actividad y la iluminación del ámbito (particularmente en periodo nocturno), lo que, así mismo, genera molestias a la fauna que habita el humedal, sensible a la contaminación acústica y lumínica. Hay que tener en cuenta que los usos urbanos conllevan presiones sobre la fauna que pueden provocar deserciones, desorientación de migrantes nocturnos, aumento de tasas de depredación nocturna, etc. La documentación aportada señala que, aún con medidas preventivas y correctoras, cabe esperar que los impactos residuales por la contaminación acústica y lumínica, el impacto sinérgico con otras instalaciones en la zona, la ocupación del suelo y pérdida de vegetación, el proceso de urbanización y el riesgo de contaminación del acuífero sigan siendo significativos.

En relación con la afección del proyecto sobre el espacio Red Natura 2000 ZEC/ZEPA Salburua el estudio de impacto ambiental incluye en su Anejo I. una evaluación de las repercusiones del proyecto sobre Red Natura 2000. Tras el análisis de los potenciales impactos, se concluye que, con la aplicación de las medidas preventivas y correctoras propuestas (entre ellas, en obras, evitar trabajos nocturnos, pantallas móviles para amortiguar ruidos, impermeabilización de la superficie de la zona de instalaciones auxiliares y en fase de funcionamiento, medidas anticolidión en caso de detectar colisiones en el cableado aéreo, construcción de pantalla lumínica con arbolado alto y barreras acústicas) el proyecto no dará lugar a impactos que puedan causar un perjuicio para la integridad del lugar Red Natura 2000 Salburua. Sin embargo, se identifican varios impactos que se han calificado como severos (impacto acústico sobre avifauna acuática y carricerín cejudo

jueves 25 de septiembre de 2025

(*Acrocephalus paludicola*) en obras y desmantelamiento, e impacto lumínico sobre avifauna acuática y carricerín cejudo (*Acrocephalus paludicola*), y contaminación del acuífero, en fase de obras, funcionamiento y desmantelamiento), y que, aunque no pongan en peligro la integridad del humedal, sí causarán efectos negativos en su Zona Periférica de Protección. Consecuentemente, el estudio de impacto ambiental propone una serie de medidas compensatorias que beneficien al humedal de Salburua alineadas con las recomendaciones del Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava expresadas en el documento de alcance del estudio de impacto ambiental emitido mediante Resolución de 25-07-2024 del entonces director de Calidad Ambiental y Economía Circular. Estas medidas incluyen: estudio para elaborar un diagnóstico de las contaminaciones acústica y lumínica en el espacio natural protegido del parque de Salburua, proyecto de acondicionamiento de islas en el vaso lagunar de Arkaute, dentro de la ZEC de Salburua, estudio para contrarrestar la presión urbanística en el entorno del humedal de Betoño, adquisición de terrenos/custodia del territorio para compensar la pérdida de más de 2 hectáreas de terreno adyacente al humedal de Salburua y parte de su Zona Periférica de Protección y diagnóstico y propuestas de mejora del colector y efluente de aguas pluviales del barrio de Salburua.

Cabe señalar que la restauración propuesta de la parcela de Betoño en el estudio de impacto ambiental incluye una línea de cipreses (*Cupressus sempervirens*) plantados a ras de suelo contra el muro perimetral de la misma a lo largo del Paseo de los Humedales. En este sentido, el proyecto no recoge la recomendación del Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava, expresada en el documento de alcance, de generar una mota revegetada, alegando limitaciones de espacio en la parcela.

En fase de funcionamiento de las nuevas cocheras, y en relación con la balsa de Betoño, se da una superación del OCA para espacios protegidos (entre 50 y 55dBA, cuando el límite es 50dBA) en periodo nocturno. La documentación aportada señala que, si bien se espera que esta superación quede enmascarada en el ruido ambiental existente en la zona, se deberán tomar mediciones in situ en la fase de funcionamiento para asegurar la no superación de los niveles acústicos. Como medida compensatoria se propone elaborar un diagnóstico de la contaminación acústica y lumínica en el espacio natural protegido del parque de Salburua, ya citado anteriormente.

Finalmente, de acuerdo con la documentación aportada, el cruce de las regatas Perretxin y Ali por el trazado tranviario se producirá a través de puentes existentes en calles ya urbanizadas del barrio de Zabalgana por lo que no se esperan afecciones a morfología fluvial; este hecho limitará a su vez la potencial afección al hábitat del avión zapador asociado a la regata Ali.

D) Medidas protectoras y correctoras.

Las medidas protectoras y correctoras se ejecutarán de acuerdo con la normativa vigente, de acuerdo con lo establecido en los apartados siguientes y, en lo que no se oponga a lo anterior, de acuerdo con lo previsto en la documentación presentada por el Departamento de Planificación Territorial Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco ante esta Dirección de Administración Ambiental.

El dimensionamiento de estas medidas y el personal asignado para el control deberán garantizar los objetivos de calidad marcados en el estudio de impacto ambiental y los establecidos en la presente declaración de impacto ambiental.

Todas estas medidas deberán quedar integradas en el conjunto de los pliegos de condiciones y planos de los Proyectos constructivos para la contratación de las obras, y dotadas del consiguiente presupuesto que garantice el cumplimiento de estas. Asimismo, se aplicarán las buenas prácticas en obra.

D.1.– Medidas destinadas a minimizar la afección al patrimonio natural:

D.1.1.– De acuerdo con lo establecido por el Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava, órgano gestor del espacio natural ZEC/ZEPA Salburua se implementarán las siguientes medidas para minimizar el impacto acústico y lumínico de las nuevas cocheras sobre la zona húmeda de Salburua:

D.1.1.1.– El Estudio para elaborar un diagnóstico de las contaminaciones acústica y lumínica propuesto en compensación a la afección de las nuevas cocheras en la parcela de Betoño sobre la ZEC/ZEPA Salburua deberá incorporar en sus conclusiones medidas concretas dirigidas a mitigar los impactos acústicos y lumínicos sobre el humedal. Estas medidas se podrán adoptar fuera del ámbito de la ZEC/ZEPA o dentro de la misma, en consenso con el Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava.

D.1.1.2.– La pantalla vegetal de las cocheras de Betoño adoptará la solución de la alternativa 2 propuesta por el estudio de impacto ambiental, es decir, una línea de arbolado plantado en lo alto de un talud de 1m de altura apoyado sobre el muro perimetral de la parcela a lo largo del Paseo de los Humedales. El muro deberá ser una pantalla de protección acústica que podrá ser más alta de 1,5m y complementarse con vegetación vertical. Dado que hacia el Paseo de los Humedales se prevé poner cipreses, la vegetación vertical asociada a esta pantalla podría instalarse hacia el interior de las cocheras.

D.1.1.3.– Adicionalmente, en la definición del Proyecto constructivo se tendrá en cuenta que la instalación de las nuevas luminarias o modificación de las existentes dentro de la Zona Periférica de Protección de la ZEC/ZEPA Salburua deberá utilizar LED PC-Ambar.

Además, el Proyecto constructivo de las nuevas cocheras determinará zonas donde colocar cajas nido para quirópteros y otras especies de avifauna como aviones y/o golondrinas.

D.1.2.– En el punto de cruce con la regata Ali, el trazado tranviario presenta coincidencia con «área de interés especial» del Avión Zapador (*Riparia riparia*), especie que cuenta con Plan de Gestión aprobado mediante Decreto Foral 22/2000, del Consejo de Diputados de 7 de marzo, que aprueba el Plan de Gestión del ave «Avión Zapador (*Riparia riparia*)», como especie amenazada y cuya protección exige medidas específicas. Las actuaciones previstas deberán ser compatibles con el instrumento de gestión de esta especie.

D.2.– Medidas en relación con la protección del DPH y de sus zonas de protección asociadas:

D.2.1.– Tal y como establece el informe de la Agencia Vasca del Agua respecto al foso de reparaciones previsto en las nuevas cocheras:

D.2.1.1.– Dada la cercanía a la Balsa de Betoño y la posibilidad de alcanzar el nivel freático, en el Proyecto constructivo se valorarán las posibles afecciones del foso de reparaciones a la balsa de Betoño, tanto en relación con la alteración del nivel de la lámina de agua, como por la posible llegada de sólidos en suspensión y contaminantes. Se garantizará que la actuación prevista no generará alteraciones en el nivel freático y que no se producirá infiltración de contaminantes. En función de la citada valoración podría ser necesario establecer medidas preventivas adicionales a las ya propuestas en el estudio de impacto ambiental.

Sin perjuicio de las medidas adicionales que se planteen, será necesario prever la adecuada impermeabilización del foso, así como la instalación de un sistema de recogida de residuos y vertidos que se puedan generar en el mismo.

Así mismo, y con el objeto de controlar la calidad de las aguas subterráneas en el entorno de la zona donde se disponga el foso, se instalarán dos piezómetros, cada uno en un lado del foso, con cierres estancos y elevados en cota de manera que se garantice su aislamiento respecto a la posible entrada de contaminantes por el brocal y zona superior del piezómetro, y dispuestos en la dirección del flujo de las aguas subterráneas.

La profundidad y equipamiento de dichos piezómetros dependerá de la fluctuación del nivel freático, alcanzando preferiblemente 1 metro por debajo del nivel registrado en épocas de aguas bajas. El muestreo y control analítico en las aguas, así como su periodicidad y las sustancias contaminantes a identificar serán establecidas en el correspondiente Programa de Vigilancia Ambiental, de acuerdo con las actuaciones y usos previsibles en la zona del foso.

D.2.2.– En relación con el uso de las aguas pluviales para el lavado de los tranvías, para el uso privativo del aprovechamiento de las aguas de lluvia mediante la acumulación en depósito, será preceptiva la inscripción en el Registro de Aguas conforme se establece en los artículos 84, 85 y 86 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

D.2.3.– La zona de servidumbre de 5 m, medidos desde el límite de todo cauce público, en ambas márgenes, se deberá dejar libre y practicable, y que solo serán autorizables actividades no vulnerables frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de dicha vía.

D.2.4.– Todas aquellas actuaciones que se lleven a cabo en el DPH o dentro de las zonas de protección del DPH (servidumbre y policía), deberán obtener previamente la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro, que será tramitada en la Agencia Vasca del Agua.

D.3.– Medidas destinadas a la protección de las aguas y de los suelos:

D.3.1.– Sin perjuicio de las condiciones que, en su caso, imponga el órgano competente en materia de aguas en el marco de los procedimientos que resulten de aplicación, deberán adoptarse las siguientes medidas protectoras y correctoras:

D.3.1.1.– La fase de construcción deberá realizarse minimizando la emisión de finos a la red de drenaje. Para ello se proyectarán y ejecutarán dispositivos de conducción de aguas y sistemas de retención de sedimentos, de forma que se recojan en ellos las aguas contaminadas por efecto de las obras.

Las superficies destinadas a zonas de instalaciones auxiliares, parque de maquinaria de obra y zonas de mantenimiento de la misma se aislarán, así mismo, de la red de drenaje natural, disponiendo de solera impermeable y de sistemas de recogida de efluentes para evitar la contaminación del suelo y de las aguas por acción de aceites y combustibles. En estas zonas se dispondrán balsas de decantación u otros dispositivos de retención de sólidos de eficacia probada dotados de sistemas de separación de hidrocarburos. Dichos dispositivos serán dimensionados conforme a los cálculos hidráulicos necesarios para garantizar una retención de sólidos óptima y, en todo caso, para garantizar un vertido localizado y conforme en cuanto a los parámetros físico-químicos del agua a la normativa vigente. En este sentido, se tendrá particularmente en cuenta la zona 3 de instalación de obras, muy próxima a la regata Perretxin. No se permitirá la carga y descarga de combustible, cambios de aceite y las actividades propias de taller en zonas distintas a las señaladas.

Las características, localización precisa y dimensionamiento de dichos sistemas deberán recogerse en los programas de trabajos referidos en el apartado D.14 de esta Resolución.

Los sistemas de tratamiento de aguas residuales previstos en los párrafos anteriores deberán ser mantenidos regularmente de forma que dispongan en todo momento de una capacidad útil suficiente y se garantice así un rendimiento óptimo del sistema de tratamiento.

Los sedimentos decantados serán recogidos periódicamente y gestionados conforme a lo previsto en el apartado D.7 de esta Resolución.

D.3.1.2.– No se realizarán acopios de tierras en las márgenes de los cauces, o en otras áreas que por su proximidad a la lámina de agua pudieran implicar riesgo de contaminación de las aguas. En estas zonas se respetará un retiro mínimo de 30 metros a la lámina de agua y se implementarán los dispositivos de conducción de aguas y sistemas de retención de sedimentos indicados en el apartado anterior.

D.3.1.3.– Los vertidos de efluentes que se generen, tanto en la fase de obras como en la fase de explotación (talleres, cocheras) deberán cumplir las condiciones que para cada caso establezca el órgano competente en la autorización de vertido.

D.4.– Medidas destinadas a aminorar los efectos derivados de los ruidos y vibraciones:

D.4.1.– Durante la fase de construcción deberá aplicarse el conjunto de medidas protectoras de obra previstas en el estudio de impacto ambiental, en cuanto al mantenimiento general de maquinaria de obra y reducción en origen del ruido y vibraciones, limitar el horario de producción de ruido al periodo diurno, instalación de pantallas acústicas móviles, uso de gomas o similares las partes de la maquinaria más propensas a recibir golpes (remolques, volquetes, etc.), uso de compresores y perforadoras de bajo nivel sónico etc.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 22 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, la maquinaria utilizada en la fase de obras debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, y en las normas complementarias.

Por otra parte, el proyecto deberá desarrollarse de modo que en su ámbito de afección no se superen, por efecto del ruido generado por las obras, los objetivos de calidad acústica establecidos en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, todo ello sin perjuicio de lo previsto en el artículo 35 bis de dicho Decreto. Siendo que se estima un plazo superior a 6 meses para la ejecución de las obras, de acuerdo al artículo 44 del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, será necesaria la elaboración de un estudio de impacto acústico para la definición de las medidas correctoras oportunas.

D.4.2.– La infraestructura ferroviaria, deberá adoptar las medidas necesarias para que no se transmitan al medio ambiente exterior e interior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los valores límite de inmisión establecidos en el artículo 51 del citado Decreto 213/2012, de 16 de octubre.

De igual manera, deberán adoptarse las medidas necesarias para evitar que, por efectos aditivos derivados directa o indirectamente del funcionamiento del tranvía, se superen los objetivos de calidad acústica para ruido establecidos en los artículos 31 y siguientes del mencionado Decreto 213/2012, de 16 de octubre. Estas medidas deberán asegurar los niveles de atenuación necesarios para mantener los objetivos de calidad acústica.

En el caso de que se compruebe que los límites previstos se sobrepasan, deberá procederse a la implantación de los sistemas correctores de emisión, propagación o inmisión sonora que resulten apropiados para el uso característico en cada zona, a fin de minimizar dichos impactos.

La infraestructura ferroviaria deberá adoptar las medidas necesarias para no transmitir al espacio interior de las edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales, vibraciones que contribuyan a superar los objetivos de calidad acústica para vibraciones establecidos en el artículo 51 del mencionado Decreto 213/2012, de 16 de octubre, evaluadas conforme al procedimiento establecido en el Anexo II parte 2-B) del mencionado Decreto 213/2012, de 16 de octubre. Entre otras posibles, la maquinaria contará con sistemas de amortiguación precisos para minimizar la afección.

D.4.3.– De acuerdo con el artículo 29.4 del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, el proyecto constructivo deberá tener delimitada la zona de servidumbre acústica de la forma que establece en el artículo 28 de la citada norma.

D.5.– Medidas destinadas a la protección del patrimonio cultural:

D.5.1.– Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, si en el transcurso de las obras se produjera algún hallazgo que suponga un indicio de carácter arqueológico, se suspenderán preventivamente los trabajos en la zona y se informará inmediatamente al Departamento de Cultura y Deporte de la Diputación Foral de Álava, que será quien indique las medidas a adoptar.

D.6.– Medidas destinadas a la prevención de la contaminación atmosférica:

D.6.1.– Durante el tiempo que dure la obra se llevará a cabo un control estricto de las labores de limpieza al paso de vehículos, tanto en el entorno afectado por las obras como en las áreas de acceso a estas. Se contará con un sistema para riego y limpieza de superficies transitoriamente desnudas o susceptibles de provocar emisión de material particulado al paso de vehículos.

D.6.2.– A la salida de las zonas de obra se dispondrán dispositivos de limpieza de vehículos dotados de sistemas de retención de sólidos.

D.6.3.– El transporte de los materiales de excavación se realizará en condiciones de humedad óptima, en vehículos dotados con dispositivos de cubrición de la carga, con objeto de evitar la dispersión de lodos o partículas.

D.7.– Medidas destinadas a la gestión de residuos:

D.7.1.– Los diferentes residuos generados durante la ejecución y funcionamiento del proyecto se gestionarán de acuerdo con lo previsto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y normativas específicas.

En atención a los principios jerárquicos sobre gestión de residuos, se debe fomentar la prevención en la generación de los residuos o, en su caso, que estos se gestionen con el orden

de prioridad establecido en el artículo 8 de la citada Ley 7/2022, de 8 de abril, a saber: prevención, preparación para la reutilización, reciclado, y otros tipos de valorización, incluida la valorización energética. Los residuos únicamente podrán destinarse a eliminación si previamente queda debidamente justificado que su valorización no resulta técnica, económica o medioambientalmente viable.

D.7.2.– Los residuos de construcción y demolición se gestionarán de acuerdo con lo previsto en el Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

De acuerdo con el artículo 4 del citado Decreto 112/2012, de 26 de junio, el promotor del proyecto deberá incluir en el proyecto constructivo un estudio de gestión de residuos y materiales de construcción y demolición, que tendrá el contenido mínimo establecido en su Anexo I.

En el caso de existencia de residuos y/o elementos que contengan amianto, se estará a lo dispuesto en el Real Decreto 108/1991, de 1 de febrero, para la prevención y reducción de la contaminación del medio ambiente producida por el amianto y a lo establecido en el Real Decreto 396/2006, de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición al amianto.

Asimismo, y sin perjuicio de las obligaciones previstas en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, el contratista deberá elaborar un plan que refleje cómo llevará a cabo las obligaciones que le incumban en relación con los residuos y materiales de construcción y demolición que se vayan a producir en la obra. Dicho plan deberá incorporarse al programa de trabajos referido en el apartado D.14. de esta Resolución.

D.7.3.– Los residuos con destino a vertedero se gestionarán de acuerdo con el Real Decreto 646/2020, de 7 de julio, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero, y con el Decreto 49/2009, de 24 de febrero por el que se regula la eliminación de residuos mediante el depósito en vertedero y ejecución de rellenos.

De acuerdo con la documentación técnica presentada, se prevén sobrantes de excavación, con destino al Vertedero Municipal de Gardelegi. Para la gestión de estos excedentes se atenderá al principio de jerarquía y proximidad en la gestión de los residuos. Una vez descartada la posibilidad de su empleo en la restauración morfológica del terreno afectado, se priorizará su valorización en obras de construcción cercanas que precisen de estos materiales, en la rehabilitación del terreno afectado por actividades extractivas o en la restauración de otros espacios degradados, evitando así su eliminación en instalaciones de relleno. A estos efectos se tendrá en cuenta lo establecido en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron.

En caso de que por cualquier circunstancia fuera necesaria la construcción de depósitos de sobrantes de excavación, deberá redactarse un proyecto de relleno cuyo contenido se ajustará a lo especificado en el citado Decreto 49/2009, de 24 de febrero, y contendrá, además, un análisis de la afección ambiental para cada una de las ubicaciones consideradas, una justificación de la solución adoptada, las medidas de restauración y control previstas y el presupuesto detallado de las mismas.

Por otra parte, a la finalización de las obras el promotor del proyecto deberá remitir a la Viceconsejería de Medio Ambiente de Gobierno Vasco un balance detallado del movimiento de tierras y un seguimiento de los sobrantes de excavación con indicación expresa de las canti-

dades y características de los materiales destinados a usos constructivos en lugares u obras distintos a aquellos de donde fueron extraídos. Además, deberán aportarse las autorizaciones que los habilitan para dicho uso, bien en el marco de la normativa de residuos o bien en el marco de la normativa de minas.

D.7.4.— Queda expresamente prohibida la mezcla de las distintas tipologías de residuos generados entre sí o con otros residuos o efluentes, segregándose los mismos desde su origen y disponiéndose de los medios de recogida y almacenamiento adecuados para evitar dichas mezclas.

Los sistemas de recogida de residuos peligrosos deberán ser independientes para aquellas tipologías de residuos cuya posible mezcla en caso de derrames suponga aumento de su peligrosidad o mayor dificultad de gestión. Los recipientes o envases que contienen residuos peligrosos cumplirán las normas de seguridad establecidas en el artículo 21 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y permanecerán cerrados hasta su entrega a gestor evitando cualquier pérdida de contenido por derrame o evaporación. Los recipientes o envases citados deberán estar etiquetados de forma clara, legible e indeleble y de acuerdo con la normativa vigente.

D.7.5.— La gestión del aceite usado generado se hará de conformidad con lo previsto en el artículo 29 de la Ley 7/2022, de 8 de abril y con el Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados.

Hasta el momento de su entrega a gestor autorizado, el almacenamiento de aceites agotados se realizará en espacios bajo cubierta, en recipientes estancos debidamente etiquetados, sobre solera impermeable y en el interior de cubetos o sistemas de contención de posibles derrames o fugas.

De acuerdo con lo anterior, en las zonas de instalación de obras, se procederá al acondicionamiento de una zona específica para almacenamiento provisional de residuos peligrosos tales como latas de aceite, filtros, aceites, pinturas, etc., habilitando, además, y separados de aquellos, contenedores específicos para residuos inertes.

Con objeto de facilitar el cumplimiento de la normativa aplicable, deberán disponerse sistemas de gestión de los residuos generados en las diferentes labores. Estos sistemas serán gestionados por los encargados de dichas labores, que serán responsables de su correcta utilización por parte de los operarios. En particular, en ningún caso se producirán efluentes incontrolados procedentes del almacenamiento de combustibles y productos y del mantenimiento de la maquinaria, ni la quema de residuos.

D.7.6.— Durante la fase de obras, en las áreas de instalación de los contratistas se procederá al acondicionamiento de zonas específicas que comprendan instalaciones cubiertas para almacenamiento provisional de residuos peligrosos tales como latas de aceite, filtros, baterías, etc., habilitando, además, y separados de aquellos, contenedores específicos para residuos inertes. Asimismo, a lo largo de la obra se instalarán dispositivos estancos de recogida (bidones, etc.) de los residuos generados, procediéndose a su separación de acuerdo con su naturaleza, todo ello previo a su almacenamiento temporal en los mencionados puntos limpios.

D.7.7.— Deberá elaborarse un informe comprensivo del seguimiento ambiental de los residuos generados en las obras, incorporando los documentos de control, seguimiento y aceptación de residuos contemplados en la legislación vigente.

D.7.8.– Se tendrá en cuenta lo dispuesto en el artículo 84.3 de la ley 10/2021, de 9 de diciembre en relación con la compra pública verde.

D.8.– Medidas destinadas a garantizar la compatibilidad de la calidad del suelo con los usos previstos.

D.8.1.– En caso de modificaciones del proyecto que pudieran suponer afecciones sobre suelos que pudieran contener contaminantes, se atenderá a lo dispuesto en la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo. Asimismo, si en el transcurso de las obras se detectasen emplazamientos que hayan soportado actividades o instalaciones potencialmente contaminantes del suelo, o cuando se den indicios fundados de la existencia de sustancias contaminantes del suelo, se estará igualmente a lo dispuesto en la Ley 4/2015, de 25 de junio, para la prevención y corrección de la contaminación del suelo.

D.9.– Medidas destinadas a la restauración de las superficies afectadas:

D.9.1.– Los trabajos de integración paisajística de la obra se llevarán a cabo para la totalidad de las áreas afectadas por la obra, incluidas áreas de instalación del contratista u otras áreas que no figurando en el estudio de impacto ambiental resulten alteradas al término de la misma. Dicha restauración implicará la revegetación de todos los espacios susceptibles de mantener una cubierta vegetal y la reposición de elementos de jardinería de las zonas urbanas.

D.9.2.– Durante los movimientos de tierra, particularmente en la parcela de Betoño, la tierra vegetal se retirará, acopiará y extenderá de forma diferenciada, con objeto de facilitar las labores de restauración y revegetación de los espacios afectados. La tierra vegetal retirada para su posterior utilización en las labores de revegetación será almacenada de forma apropiada, evitando su compactación, acopio inadecuado y manipulación en días de lluvia. Además, los acopios deberán mantenerse correctamente, hidrosemebrándose si se considera necesario.

D.9.3.– Se adoptarán medidas de control destinadas a detectar y evitar la introducción y propagación de especies vegetales exóticas invasoras. En este sentido, la maquinaria que se utilice en obra deberá estar limpia, sin restos de barro o tierra que puedan ser portadores de propágulos o semillas de especies invasoras que puedan afincarse en el ámbito de afectación del proyecto. Igualmente, se deberá controlar el origen de las tierras utilizadas en las labores de restauración de la cubierta vegetal, evitando el empleo de tierras que pudieran estar contaminadas con especies de flora invasora como *Robinia pseudoacacia*, *Fallopia japonica*, *Cortaderia selloana*, u otras (se referencian cinco pies de *Robinia pseudoacacia* en el extremo sur de la parcela). Si se observase presencia de especies invasoras durante las obras, siempre que sea posible, se erradicará su presencia en las zonas de actuación.

D.9.4.– Durante los dos años posteriores a la restauración, se deberán realizar labores de mantenimiento consistentes en entrecavas, abonados, riegos y reposición de marras. El uso de herbicidas y plaguicidas en las operaciones de mantenimiento de siembras y plantaciones deberá restringirse al máximo, dándose preferencia a los procedimientos mecánicos.

D.10.– Medidas destinadas a la mejora de la vegetación urbana:

D.10.1.– Tal y como establece el informe del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz respecto a la mejora del arbolado de alineación en las aceras, se deberán reformar los alcorques y sustituir los ejemplares en ellos plantados por nuevas especies, de copa mediana o ancha, cuyas podas se gestionen adecuadamente para lograr un apantallamiento lateral en la zona próxima a las fachadas y un adecuado desarrollo de sus copas hacia la calzada y zonas de estacio-

namiento, aumentando la capacidad real de sombreado de las calles por las que discurrirá el tranvía.

D.11.– Adopción de un sistema de buenas prácticas:

D.11.1.– Durante las obras, deberá adoptarse un sistema de buenas prácticas por parte de los operarios, de forma que se aseguren al máximo, entre otros, los siguientes objetivos:

- Control de los límites de ocupación de la obra y circulación de la maquinaria.
- Control de la afección a vegetación natural bien conservada.
- Evitar vertidos de residuos, contaminación del suelo o aguas por derrames de aceites y arrastres de tierras.
- Correcta gestión de los residuos generados en las obras.
- Evitar molestias por ruido y polvo a los habitantes en torno al ámbito de afección del Proyecto.

D.12.– Limpieza y acabado de la obra:

D.12.1.– Una vez finalizadas las obras se llevará a cabo una rigurosa campaña de limpieza, debiendo quedar el área de influencia del Proyecto totalmente limpia de restos de obras. Los residuos resultantes serán desalojados de la zona y gestionados de conformidad con lo dispuesto apartados precedentes de esta Resolución para la gestión de residuos.

D.13.– Medidas compensatorias:

D.13.1.– De acuerdo con el estudio de impacto ambiental presentado, se ejecutarán las siguientes medidas compensatorias a la afección generada por el proyecto sobre el humedal de Salburua, que deberán recogerse en un Plan de Compensaciones en el que se establezca un calendario para el inicio de las mismas:

- Estudio para elaborar un diagnóstico de las contaminaciones acústica y lumínica en el espacio natural protegido del parque de Salburua (compromiso adquirido por Euskal Trenbide Sarea), incorporando medidas concretas dirigidas a mitigar los impactos acústicos y lumínicos sobre el humedal, tal como establece el informe del Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral de Álava.
- Proyecto de acondicionamiento de islas en el vaso lagunar de Arkaute, dentro de la ZEC de Salburua (compromiso adquirido por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz).
- Estudio para contrarrestar la presión urbanística en el entorno del humedal de Betoño (compromiso adquirido por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz).
- Adquisición de terrenos/custodia del territorio para compensar la pérdida de más de 2 hectáreas de terreno adyacente al humedal de Salburua y parte de su Zona Periférica de Protección (compromiso adquirido por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz). Concesión demanial de las dos parcelas de titularidad de la Junta Administrativa de Elorriaga y de Arcaute-Arkauti al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz: Parcela 261 del polígono 20 de 27.637,79 m² y Parcela 262 del polígono 20 de 29.344,19 m², ambas de uso actual cultivo de secano, para su destino a regeneración natural que contribuya a la mejora del estado de conservación general del humedal de Salburua y su biota).

– Diagnóstico y propuestas de mejora del colector y efluente de aguas pluviales del barrio de Salburua (compromiso adquirido por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz).

D.13.2.– Las medidas que deriven de los estudios y diagnósticos citados en el apartado anterior deberán desarrollarse con el detalle suficiente para poder ser ejecutadas por terceros y deberán incluirse en el presupuesto del proyecto.

D.14.– Asesoría ambiental:

D.14.1.– Hasta la finalización de la obra y durante el período de garantía de esta, la Dirección de Obra actuante deberá contar con una asesoría cualificada en temas ambientales y en medidas protectoras y correctoras. Las resoluciones de la Dirección de Obra relacionadas con las funciones que le asigne el pliego de condiciones sobre los temas mencionados deberán formularse previo informe de los especialistas que realicen dicha asesoría.

D.14.2.– La asesoría ambiental, además, llevará a cabo un control de buenas prácticas durante la ejecución de la obra que consistirá, entre otros, en comprobar el efecto de las distintas acciones del Proyecto, con especial atención a los movimientos de maquinaria, producción de polvo y ruido, gestión de residuos y conservación del patrimonio natural.

D.15.– Cese de actividad:

D.15.1.– Sin perjuicio de la normativa específica que resulte de aplicación en el momento del abandono de la actividad, las operaciones de desmantelamiento se realizarán mediante la aplicación de medidas protectoras y correctoras similares a las establecidas para la fase de obras, en especial, en lo que se refiere a la gestión de los residuos. Deberá procederse a la restauración de todas las superficies ocupadas en el proceso de desmantelamiento.

D.16.– Diseño del programa de trabajos:

D.16.1.– Con carácter previo al inicio de las obras el contratista deberá elaborar una serie de propuestas detalladas en relación, al menos, con los aspectos que se señalan en los subapartados siguientes.

Dichas propuestas quedarán integradas en el programa de ejecución de los trabajos y deberán ser objeto de aprobación expresa por parte del director de obra, previo informe de la asesoría ambiental a la que hace referencia el apartado D.14 de esta Resolución. Los documentos que debe recoger este programa son los siguientes:

– Detalle de localización y características de las áreas de instalación del contratista, en su caso, que comprenda la ubicación temporal de los acopios, parques de maquinaria, instalaciones y materiales, áreas destinadas a limpieza de vehículos y cualquier otro tipo de estructuras.

– Localización y características de las redes de conducción de aguas y de los dispositivos para el tratamiento de los efluentes previstos en el apartado D.3. de esta Resolución.

– Localización y características de los dispositivos de limpieza de vehículos.

– Plan que refleje cómo se llevará a cabo las obligaciones que le incumban en relación con los residuos de construcción y demolición que se vayan a producir en la obra, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5.1 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, y en el

artículo 7 del Decreto 112/2012, de 26 de junio, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

E) Programa de Vigilancia Ambiental:

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá ejecutarse de acuerdo con lo previsto en la documentación presentada por el promotor para la evaluación de impacto ambiental del proyecto de Actualización del Estudio Informativo de la Ampliación del Tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalzana, debiendo añadirse los controles que a continuación se detallan.

Este programa deberá quedar integrado en el pliego de condiciones para la contratación de las obras y se dotará del consiguiente presupuesto que garantice el cumplimiento del mismo.

E.1.– Registro de eventualidades:

E.1.1.– Deberá llevarse un registro de las eventualidades surgidas durante el desarrollo de las obras, así como del nivel de cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras. Dicho registro deberá estar disponible para su inspección por la Dirección de Administración Ambiental, y remitirse a esta, en cualquier caso, al finalizar las obras. Deberán documentarse detalladamente las modificaciones puntuales que, en su caso, hayan sido introducidas durante la ejecución del Proyecto. Dichas modificaciones deberán justificarse desde el punto de vista de su incidencia ambiental. A este respecto deberá incluirse un informe comprensivo del seguimiento ambiental de los residuos generados en las obras, incorporando los documentos de control, seguimiento y aceptación de residuos contemplados en la legislación vigente.

E.2.– Control de los límites de ocupación de la obra:

E.2.1.– Se comprobará que la ocupación realizada se corresponde con las previsiones del proyecto, sin afectar las obras más superficie de la prevista y que los jalonados de protección se mantienen en buen estado. Asimismo, se controlará la correcta ubicación y el estado del parque de maquinaria, las zonas de instalaciones auxiliares, los depósitos de sobrantes; además se garantizará que todos ellos cuentan con las medidas correctoras adecuadas (drenaje, sistemas de decantación, sistemas lavarruedas, etc.).

E.3.– Control de la calidad de las aguas durante las obras:

E.3.1.– Se realizará un control semanal durante la fase de obras de los efluentes de los sistemas de decantación con análisis de los siguientes parámetros:

- pH.
- Temperatura.
- Grasas e hidrocarburos.
- Conectividad.
- Sólidos en suspensión.

E.3.2.– Con carácter general, allá donde se encuentren abiertos tajos de obra en los que se puedan generar vertidos al medio acuático, con periodicidad semanal la asesoría ambiental prevista en el apartado D.14 de esta Resolución efectuará una comprobación del buen funcionamiento de los dispositivos de canalización, drenaje y retención de aguas previos al vertido de estas, examinando la existencia de episodios de vertido de finos a cauce.

E.3.3.– Asimismo, las aguas de vertido procedentes de los dispositivos de retención de sólidos establecidos en el apartado D.3 de esta Resolución, y de los sistemas de limpieza de vehículos, se analizarán antes de su vertido, siendo que, en todo caso, deberán cumplir las condiciones que establezca el órgano competente en la autorización de vertido. Se analizarán, con periodicidad mensual, al menos los siguientes parámetros: caudal, pH, sólidos en suspensión y aceites y grasas.

E.3.4.– En caso de que se detecte un funcionamiento ineficaz de dichos sistemas se adoptarán las medidas que sean precisas, incluyendo la paralización temporal de los trabajos en los tajos que originan la afección, para evitar que las aguas cargadas de materiales en suspensión alcancen las aguas superficiales.

E.4.– Control del ruido y vibraciones:

E.4.1.– Se llevará a cabo del control del ruido y de las vibraciones durante las fases de obras y funcionamiento. Estos controles se diseñarán y se llevarán a cabo de conformidad con los procedimientos establecidos en el Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de contaminación acústica de la CAPV.

E.5.– Control de la calidad del aire:

E.5.1.– Durante la fase de obras se realizarán controles para comprobar la calidad del aire por la producción de polvo en suspensión como consecuencia de los movimientos de tierras, carga y descarga de materiales y del tráfico de maquinaria pesada, con objeto de comprobar que no se superen los objetivos de calidad legalmente establecidos.

E.6.– Control del éxito de la restauración:

E.6.1.– Durante los tres años siguientes a la finalización de la obra, se realizará un seguimiento periódico del éxito de la restauración de las superficies afectadas por el Proyecto.

E.7.– Remisión de los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental:

E.7.1.– Los resultados de los diferentes análisis e informes que constituyen el programa de vigilancia ambiental quedarán debidamente registrados y se remitirán a través del órgano sustantivo a la Dirección de Administración Ambiental. Dicha remisión se hará con una periodicidad anual.

E.7.2.– Los resultados del programa de vigilancia ambiental deberán acompañarse de un informe realizado por una entidad especializada en temas ambientales. Dicho informe consistirá en un análisis de los resultados, con especial mención a las incidencias más relevantes producidas en este periodo, sus posibles causas y soluciones, así como el detalle de la toma de muestras en los casos en los que no se haya especificado de antemano.

E.7.3.– En cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 52.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el informe de seguimiento sobre el cumplimiento de las condiciones, o de las medidas preventivas y correctoras establecidas en la declaración de impacto ambiental, incluirá un listado de comprobación de las medidas previstas en el programa de vigilancia ambiental. Ambos, el programa de vigilancia ambiental y el listado de comprobación se harán públicos por el órgano sustantivo en su sede electrónica, y se comunicará al órgano ambiental su publicación.

E.7.4.– Sin perjuicio de la normativa que sea de aplicación en cada caso, los diferentes datos se almacenarán por parte del promotor del Proyecto en un soporte adecuado durante al

menos dos años, estando a disposición de los servicios de inspección de las Administraciones Públicas.

E.8.– Documento refundido del Programa de vigilancia ambiental:

E.8.1.– El promotor deberá elaborar un documento refundido del programa de vigilancia ambiental, que recoja el conjunto de obligaciones propuestas en el estudio de impacto ambiental, y las que se establezcan en la Resolución por la que se formule la declaración de impacto ambiental del Proyecto.

Este Programa deberá concretar los parámetros a controlar con indicación de valores de referencia para cada parámetro, la metodología de muestreo y análisis, la localización en cartografía de detalle de los puntos de control, la periodicidad de los mismos y un presupuesto detallado para su ejecución.

El programa deberá quedar integrado en el conjunto de los pliegos de condiciones para la contratación de la obra.

E.9.– Documentación a presentar por el promotor:

El promotor deberá presentar al órgano sustantivo los documentos que se citan a continuación para su traslado al órgano ambiental:

E.9.1.– Con carácter previo a la aprobación del proyecto constructivo, el documento refundido del programa de vigilancia ambiental.

E.9.2.– Antes del inicio de las obras, el Plan de Compensaciones, donde se concreten las acciones y se establezca un calendario para el inicio de las mismas, de acuerdo a lo previsto en el apartado D.13.1 de esta resolución.

E.9.3.– Con anterioridad al inicio de las obras, la restauración ambiental incluyendo el detalle recogido en el apartado D.1.1.2 de esta resolución relativo al apantallamiento vegetal de la parcela de cocheras.

E.9.4.– Al finalizar las obras, el registro de las eventualidades surgidas durante su desarrollo, así como del nivel de cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras, de acuerdo con lo previsto en el apartado E.1 de esta Resolución.

E.9.5.– En un plazo no superior a 2 meses a contar desde la finalización de las obras, el balance detallado del movimiento de tierras y el seguimiento de los sobrantes de excavación con indicación expresa de las cantidades y características de los materiales destinados a usos constructivos en lugares u obras distintos a aquellos de donde fueron extraídos. Además, deberán aportarse las autorizaciones que los habilitan para dicho uso, bien en el marco de la normativa de residuos o bien en el marco de la normativa de minas.

E.9.6.– En un plazo no superior a 2 meses a contar desde la finalización de las obras, el informe comprensivo del seguimiento ambiental de los residuos de la fase de obras, señalado en el apartado D.7 de esta resolución.

F) Las medidas protectoras y correctoras, así como el programa de vigilancia ambiental podrán ser objeto de modificaciones, incluyendo los parámetros que deben ser medidos, la periodicidad de la medida y los límites entre los que deben encontrarse dichos parámetros, cuando la entrada en vigor de nueva normativa o cuando la necesidad de adaptación a nuevos conocimientos significativos sobre la estructura y funcionamiento de los sistemas implicados así lo aconseje. Asimismo,

jueves 25 de septiembre de 2025

el órgano ambiental podrá acordar, a instancia del promotor de la actividad y a través del órgano sustantivo, o bien de oficio, la modificación tanto de las medidas protectoras y correctoras como el programa de vigilancia ambiental a la vista de los resultados obtenidos por el programa de vigilancia ambiental u otras observaciones que acrediten cualquier insuficiencia de las medidas protectoras, correctoras o compensatorias implantadas en relación con los impactos ambientales que pudieran producirse.

Tercero.– El plazo para el inicio de la ejecución del Proyecto será de cuatro años, a contar desde la publicación de la presente declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial del País Vasco. Transcurrido dicho plazo sin haberse procedido al inicio de la ejecución del Proyecto, la presente declaración de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto, salvo que se acuerde la prórroga de la vigencia de la declaración de impacto ambiental. Y todo ello de acuerdo con lo establecido en el artículo 78.5 de la Ley 10/2021, de 9 de diciembre, así como con lo establecido en el artículo 43 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

Cuarto.– Informar que, a efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, el promotor del proyecto deberá comunicar al órgano ambiental, con la suficiente antelación, la fecha de comienzo de la ejecución del mismo.

Quinto.– Comunicar el contenido de la presente Resolución al Departamento de Planificación Territorial Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco.

Sexto.– Ordenar la publicación de la presente Declaración de Impacto Ambiental en el Boletín Oficial del País Vasco.

En Vitoria-Gasteiz, el, a 26 de agosto de 2025.

El director de Administración Ambiental,
NICOLAS GARCIA-BORREGUERO URIBE.